

経済的地域連携と国際経済

— AFTA（ASEAN 自由貿易地域）の各国経済への影響—

高 橋 意智郎

実践女子大学人間社会学部

1. はじめに

近年、国際経済体制のなかで自由貿易の推進は、多角的（multilateral）・二国間（bilateral）・地域的（regional）の3つのタイプの取り組みが相互に絡まり合いながら行われている。

自由貿易のための世界標準化されたルールに基づいて世界各国にルールの順守を迫るのが多角的な取り組みである。この取り組みを代表する制度がWTO（World Trade Organization: 世界貿易機関）である。¹⁾ WTO は、財とサービスの自由貿易を推進するため、加盟国に対して関税および非関税障壁の撤廃、知的所有権の保護を要求している。国際競争力の高い製品・産品を有する国ほどWTOの施策の恩恵を受けることができる。

多角的な取り組みと対照的に、自国と自由貿易を推進するのが容易な国とだけFTA（Free Trade Agreement: 自由貿易協定）やEPA（Economic Partnership Agreement: 経済連携協定）を締結しようとするのが二国間の取り組みである。今日、各国が独自にFTAやEPAを締結する動きが世界各地で活発に行われている。自国の輸出・輸入の製品・産品と相手国のそれらを比較して、自国に国際競争力のある産業の輸出活動を妨げずに、かつ製品・産品の輸入によって国際競争力のない自国の産業を苦境に陥らせたくないような国がFTAやEPAの対象として選ばれる。

さらに、これら2つの取り組みの中間に位置するのが地域的な取り組みである。地域的な取り組みでは、自由貿易の果実が互いに得られやすい近隣諸国どうしで共通のルールを作成して自由貿易を推進する。この取り組みを代表する制度が経済的地域連携である。²⁾ 経済的地域連携は、EU（European Union: 欧州連合）を始めとして、NAFTA（North American Free Trade Agreement: 北米自由貿易協定）、AFTA（ASEAN Free Trade Area: ASEAN 自由貿易地域）、MERCOSUR（南米南部共同市場）など世界の様々な地域で行われている。

近年、特に地域的な取り組みの制度である経済的地域連携がこれほど盛んに行われていることを反映して、多くの研究者が経済的地域連携の問題に関心を抱き、すでに理論研究や実証研究において豊富な蓄積がある。³⁾ これらの研究は、(1) 経済的地域連携が域内貿易に与える影響の分析、(2) 経済的地域連携の形成に対する近隣諸国の反応の分析、(3) 経済的地域連携が各国経済に与える影響の分析に分類することができる。⁴⁾

本研究では、内生的成長論の成果を活用して、経済的地域連携が各国の経済成長にどのような影響を及ぼすかを AFTA のケースを使って分析する。その際に、AFTA に対する多国籍企業の動きを考慮に入れる。⁵⁾ 多国籍企業の動きは、AFTA 加盟国が得る AFTA の効果に格差をつけると考えられるからである。こうした多国籍企業の動きと AFTA の効果の加盟国間格差に注目している点が本研究の特徴と言える。本研究は、上述の (3) のタイプの研究に該当する。

2. AFTA の形成と加盟国の貿易および対内投資

本節では、後の議論のため必要な背景の知識として、AFTA 形成の経緯と現状、AFTA 加盟国の貿易と対内投資の動向について検討する。⁶⁾

AFTA は、ASEAN 諸国が域内国どうしの自由貿易を推進する目的で創設された。AFTA は、1993 年 1 月に、シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ブルネイの 6 カ国で始められたが、その後、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアが加盟し、2010 年 1 月現在、10 カ国で構成される。AFTA の目的を実現するために様々な施策が試みられてきたが、その中でも柱となるのが、①共通効果特惠関税協定 (Common Effective Preferential Tariff: CEPT)、②ASEAN 産業協力 (ASEAN Industrial Cooperation : AICO) であった。

CEPT では、加盟国が生産品目の域内関税を低減させるための枠組みが作られた。⁷⁾ 域内関税を低減させる生産品目を CEPT 適用品目とし、これは、文化財や国防関連品目を除くすべての生産品目が対象となった。加盟国は、関税低減の目標値と期日を設定して、CEPT 適用品目の域内関税を低減させてきた。AFTA の創設時の加盟国 6 カ国については、2002 年に 5 % を達成し、2010 年には 0 % を目指してきた。新規加盟国については創設時の加盟国 6 国より期日を遅らせて、ベトナムが 2006 年に、ラオスとミャンマーが 2008 年に、カンボジアが 2010 年に 5 % を達成し、これら 4 カ国は 2015 年に 0 % を達成する予定である。

この CEPT を利用して共通効果特惠関税の恩恵を受けるには、域内国で生産したコンテンツが 40 % 以上という原産地規制を満たす必要がある。この原産地規制を導入した意図が、域内国の生産物による域内貿易の促進ということは明確であるが、その承認のための手続きが煩雑で国と企業に多大なコストを課している。最近では、関税番号の変更で当該製品の原産地を確認する関税番号変更基準の導入を進め、原産地規制と併用させている。

AFTA の 2 つ目の柱である AICO は、特定の案件に限定して、CEPT のスケジュールよりも早く 5 % 以下の関税を適用しようとする試みで、1996 年 11 月に開始された。AICO の適用を受けるには各国政府の審査を受けなければならない、現地資本比率 30 % 以上の製造業で、現地調達比率の基準を満たすなどいくつかの要件が必要である。

AFTA 域内において生産する複数の部品を国ごとに特化して、域内貿易を使って特定の国に部品を集めて完成品を生産する、という域内分業型の事業活動を試みる企業にとって、AICO の適用を受けることは魅力的であった。1999 年以降、日本企業でも松下電器 (現パナソニック)、トヨタ、ホンダ、デンソーなどは AICO を活用してこうした事業活動を展開してきた。⁸⁾ AFTA 域

内の関税率が下がっていくと AICO の適用を受けなくても、域内分業型の事業活動を行うことができるので、そのとき AICO の役割は終わる。

今後の AFTA の動向としては、2 点を挙げることができる。1 つは、AFTA 加盟の ASEAN 諸国による経済的地域連携の試みとして、ASEAN 経済共同体が計画された。⁹⁾ この計画では、人、モノ、サービス、資本の自由な移動を促進し、共通政策の導入を試みようとしている。これは、ASEAN 諸国が AFTA という自由貿易地域からより統合度の高い共同市場や経済同盟を志向する動きと捉えることができる。

さらに、2 つ目は、AFTA 加盟の ASEAN 諸国と中国やインドなど新興国との FTA の進展である。¹⁰⁾ この試みでは、ASEAN 諸国が FTA の対象国と二国間で交渉するのではなく、AFTA 全体で対象国と交渉を進めている。この試みが行われた背景として、AFTA 加盟の ASEAN 諸国の立場では、市場規模と優れた生産拠点という点で魅力的な中国やインドなど新興国の台頭によって ASEAN 諸国の経済的地位が低下する、という危機感がある。他方で新興国の立場では、FTA が拡大しつつある東アジア市場において経済的に孤立することが問題であった。

次に、すでに述べたことだが、AFTA が形成された目的は、域内国間の貿易を拡大すると同時に、多国籍企業による域内国への投資を増大させることだと考えられる。実際に、AFTA における貿易と対内投資はどうなったのかについて、その実態を見てみる。

表 2-1 は、1990 年と 2007 年について AFTA、NAFTA、EU の輸出・輸入の動向が示されている。1990 年の AFTA の域内輸出比率と域内輸入比率は、NAFTA と EU に比べて相当に低いと言える。2007 年でも AFTA の域内輸出比率と域内輸入比率は、NAFTA と EU に比べて低い。NAFTA と EU が元々、域内輸出比率と域内輸入比率が高い国どうしが始めた取り組みだったのに対して、AFTA は、結成前の段階で域内輸出比率と域内輸入比率が高くないことが指摘される。1990 年から 2007 年までの域内輸出比率と域内輸入比率の伸びを見ると、AFTA は EU よりも高く、NAFTA と比較すると域内輸出では低く、域内輸入では高い(域内輸出比率の伸びは、AFTA5.2%、NAFTA9.2%、EU0.9%、域内輸入比率の伸びは、AFTA9.8%、NAFTA2.5%、EU-0.6%)。

表2-1 経済的地域連携の輸出・輸入

(単位：100万ドル)

年	経済的地域連携	輸出額	域内輸出額	域内輸出比率	輸入額	域内輸入額	域内輸入比率
1990	AFTA	144,355	28,520	19.8	145,972	28,520	19.5
2007	AFTA	883,748	220,203	24.9	751,630	220,203	29.3
1990	NAFTA	546,720	226,273	41.4	647,059	226,273	35.0
2007	NAFTA	1,829,061	925,784	50.6	2,473,552	925,784	37.4
1990	EU25	1,513,650	1,011,020	66.8	1,503,590	1,011,020	67.2
2007	EU27	5,315,140	3,600,480	67.7	5,403,560	3,600,480	66.6

注) ジェトロ貿易マトリクス 1990 年と 2007 年より著者作成。EU27 は、ルーマニアとブルガリアが加盟

表 2-2 は、1990 年と 2007 年について AFTA 加盟国のタイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンの域内輸出・輸入額及び AFTA 内の構成比率が示されている。1990 年から 2007 年にか

て、4カ国とも域内輸出額と域内輸入額が相当に増加している。それに対して、4カ国の AFTA 内構成比率については、1990 年から 2007 年にかけて、域内輸出でも域内輸入でも変動は見られなかった。

表2-2 A F T A加盟国の域内輸出・輸入額及びA F T A内構成比率

(単位：100万ドル)

国	1990年		2007年		1990年		2007年	
	輸出額	比率	輸出額	比率	輸入額	比率	輸入額	比率
マレーシア	29420	20.4	176673	20.0	25375	17.4	148445	19.7
タイ	23072	16.0	152459	17.3	30129	20.6	130948	17.4
フィリピン	8194	5.7	66417	7.5	13227	9.1	65304	8.7
インドネシア	25675	17.8	126458	14.3	17753	12.2	104050	13.8
AFTA	144365	100.0	883748	100.0	145972	100.0	751630	100.0

注) ジェトロ貿易マトリクス 1990 年と 2007 年より著者作成。

表 2-3 は、最近の 5 カ年にわたる ASEAN 5 カ国（シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン）における対内投資の動向が示されている。¹¹⁾ この投資額は、残高ではなく、年ごとのフローの金額である。5 カ年にわたって、5 カ国の対内投資額と構成比を見ると、シンガポールが相当に高い傾向にあることが分かる。それにフィリピンが相当に低い傾向にあることがわかる。タイとインドネシアは、2008 年の段階では、マレーシアと同水準の対内投資を受け入れているが、2004 年の段階では、マレーシアより低く、近年、対内投資の受入れが高まってきたことを示している。

表2-3 シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンの対内投資

(単位：100万ドル)

国	2004		2005		2006		2007		2008	
	投資額	構成比	投資額	構成比	投資額	構成比	投資額	構成比	投資額	構成比
シンガポール	14,820	65.7	20,083	63.8	24,742	51.9	24,137	47.6	22,725	44.9
タイ	1,414	6.3	4,008	12.7	9,010	18.9	9,575	18.9	10,090	19.9
マレーシア	4,624	20.5	3,976	12.6	6,047	12.7	8,462	16.7	7,984	15.8
インドネシア	1,023	4.5	2,258	7.2	4,914	10.3	5,571	11.0	8,340	16.5
フィリピン	688	3.0	1,132	3.6	2,921	6.1	2,928	5.8	1,520	3.0
5カ国合計	22,569	100.0	31,457	100.0	47,634	100.0	50,673	100.0	50,659	100.0

注) ジェトロ貿易投資白書 2006 年版～2008 年版より著者作成

表 2-1、表 2-2、表 2-3 の結果を集約すると、AFTA が形成されて域内全体の貿易は拡大し、国レベルで見てもどの国も一定の規模の拡大が見られることが分かった。それに対して、対内投資については、各国が同じ水準で高くなるのではなく、国ごとに格差が見られることが分かった。

3. 経済的地域連携の効果と内生的成長モデル

本節では、内生的成長モデルの特性を指摘し、経済的地域連携の効果进行分析の上で関連する研究を検討する。

1980年代の半ば以降、ローマー（Romer）とルーカス（Lucas）を先駆者として内生的成長モデルが開発されるようになり（Romer, 1986; Romer, 1987; Romer, 1990; Lucas, 1988）、それをきっかけにして内生的成長モデルの精緻化や内生的成長モデルに基づく実証分析が試みられてきた。内生的成長モデルによる経済成長の分析は、経済成長の研究分野において比較的新しい試みと言える。内生的成長モデルが出現するより前に、経済成長の分析で貢献していたのは、ソロー（Sollow）に代表される新古典派の成長モデルであった（Sollow, 1956; Sollow, 1957）。¹²⁾ソロー・モデルにおける生産関数は、(1) 式で示される。

$$Y = F(K, AL) = K^a (AL^{1-a}) \dots \dots \dots (1)$$

Y ：産出量， K ：資本ストック， A ：技術進歩， L ：労働，
 a ：資本分配率， $1-a$ ：労働分配率

(1) 式に基づくと、労働者 1 人当たりの産出量は、(2) 式で示される。

$$y^*(t) = \left(\frac{s_k}{n + g + d} \right)^{\frac{a}{1-a}} hA(t) \dots \dots \dots (2)$$

y^* ：労働者 1 人当たり産出量， n ：労働の成長率， g ：技術進歩率， d ：資本減耗率， s_k ：物的資本への投資率，

A ：技術進歩， h ：技能習得労働の割合， a ：資本分配率， $1-a$ ：労働分配率， t ：タイムトレンド

産出量とその成長を資本、労働、技術進歩で説明できる新古典派の成長モデルは、実証分析が試み易く、その結果から得られる政策的インプリケーションも高い点で多くの研究者によって取り入れられた。しかし、新古典派の成長モデルでは、技術進歩が重要な構成要素にも関わらず、外生変数として扱われてモデルに組み込まれていないという限界がある。そうした新古典派の成長モデルの限界を課題として取り組んだ成果が内生的成長モデルである。

内生的成長モデルも様々なものがあるが、モデルの特性を理解するために内生的成長論者の代表であるローマーの内生的成長モデルを検討する。

ローマー・モデルの特徴の 1 つは、モデルに研究開発部門を導入して、製品開発の基になる「アイデア」に着目したことである。アイデアは、最初に創出するのに固定費用が必要だが、追加利用のための限界費用が必要ないという特性を持っている。それゆえ、企業が市場で製品を販売する際に、アイデア創出の固定費用を回収しさらに利潤を獲得できるように、製品生産の限界費用より高い価格を設定しようとする。このモデルは、生産に関して規模の経済性が効く、不完全競争下を想定している。

ローマー・モデルにおいてアイデアの生産関数は (3) 式で、技術進歩率（＝アイデアの生産量の成長率）は (4) 式で示される。このローマー・モデルにおいては、産出量、資本、技術進歩について均等成長経路を仮定している。均等成長経路は (5) 式で示される。

$$\dot{A} = \delta L_A^\lambda A^\phi \dots\dots\dots (3)$$

\dot{A} : アイデアの生産量, L_A : 研究開発要員数, A : アイデアの蓄積, δ : アイデア発見率, λ : アイデアを探究する要員の割合, ϕ : 研究開発の生産性

$$g_A = \frac{\lambda n}{1 - \phi} \dots\dots\dots (4)$$

g_A : 技術進歩率 (=アイデアの生産量の成長率), n : 労働の成長率 (=研究開発要員の成長率), λ : アイデアを探究する要員の割合, ϕ : 研究開発の生産性

$$g_y = g_k = g_A \dots\dots\dots (5)$$

g_y : 1人当たり産出量の成長率, g_k : 1人当たり資本の成長率, g_A : 技術進歩率

均等成長経路を仮定しているので、(4) 式は、産出量の成長率も示している。労働者一人当たり産出量の成長率は、(6) 式で示される。

$$y^*(t) = \left(\frac{s_K}{n + g_A + d} \right)^{a/(a-1)} (1 - s_R) \frac{\delta s_R}{g_A} L(t) \dots\dots\dots (6)$$

y^* : 労働者1人当たり産出量, n : 労働の成長率, g_A : 技術進歩率, d : 資本減耗率,
 s_K : 物的資本への投資率, s_R : 研究開発要員のシェア, L : 労働, δ : アイデア発見率, a : 資本分配率, $1-a$: 労働分配率, t : タイムトレンド

ソロー・モデルで取り上げた (2) 式と比較すると、(6) 式は、第1項は同じ内容だが、第2項に違いがある。ソロー・モデルの (2) 式の第2項は、技術進歩が所与の外生変数として使われているが、ローマー・モデルの (6) 式の第2項は、人的資源に占める研究開発要員と非研究開発要員のシェアを考慮に入れて、産出量とアイデアの増減を説明している。後者の (6) 式の方が、技術進歩について内生変数を用いてより具体的に説明していると言える。

ここまで、内生的成長モデルを簡単に理解するためにソロー・モデルとローマー・モデルの比較を中心に検討してきた。次に、本研究の関心が経済的地域連携の各国経済への影響にあるので、内生的成長モデルを経済的地域連携の効果の分析に適用あるいは応用できる研究を検討してみる。

① Baldwin (1989)

Baldwin (1989) は、1992 年の EU 統合が規模の経済性を生み出すことに着目して、経済統合の経済効果について分析した。Baldwin (1989) では、経済統合によって市場規模が拡大し、(1) 効率性を高める投入物の出現、(2) 技術の普及、(3) 利潤に動機づけられた技術進歩が起きることが、規模の経済性の源泉であると捉えた。Baldwin (1989) は、規模の経済性を想定した生産関数 $Y = AKL^{1-a}$ に基づいて EU 統合による経済効果の実証分析を行った。¹³⁾

ボルドウィン・モデルでは、まず次年度の資本ストックを(7)式で示した。¹⁴⁾

$$K_{t+1} = K(1-d) + sY = K(1-d) + sAKL^{1-a} \dots\dots\dots (7)$$

K ：資本ストック， Y ：産出量， A ：技術進歩， L ：労働， d ：資本減耗率，
 s ：貯蓄率， $1-a$ ：労働分配率

$Y = AKL^{1-a}$ と (7) 式より産出量の成長率は、(8) 式で示される。

$$(1+g) = \frac{Y_{t+1}}{Y_t} = \frac{AK_{t+1}L_{t+1}^{1-a}}{AK_tL_t^{1-a}} = \frac{K_{t+1}}{K_t} \cdot \left(\frac{L_{t+1}}{L_t}\right)^{1-a} = (1-d+sAL^{1-a})(1+n)^{(1-a)} \dots\dots\dots (8)$$

g ：産出の成長率， Y ：産出量， A ：技術進歩， K ：資本ストック， L ：労働， d ：資本減耗率，
 n ：労働の成長率， s ：貯蓄率， $1-a$ ：労働分配率， t ：タイムトレンド

Baldwin (1989) は、先行研究に基づいて資本減耗率 d を 12%、OECD の雇用アウトlook (OECD Employment Outlook) により EC の労働時間の成長率を計算して、 n を -0.77%、Romer (1987) に基づいて $(1-a)$ の値を 0.32、1980 年から 87 年までの期間における EC の産出量の平均成長率を 1.8% として sAL^{1-a} の値を推計し、EC 諸国の経済統合による成長効果を明らかにした。

② Rivera-Batiz and Romer (1991)

Rivera-Batiz and Romer (1991) では、2 国間における貿易による経済統合と知識の移転が両国の技術進歩や経済成長に対してどのような影響を及ぼすのかを理論モデルによって説明した。Rivera-Batiz and Romer (1991) は、特許取得など研究開発のインセンティブを導入した点やアイデアと財の生産を分離した知識主導型モデル (Knowledge-Driven Model) とアイデアと財の生産を同じ生産関数で扱う研究開発部門モデル (Lab Equipment Model) という 2 つのモデルを提示して分析した点が特徴とされる。

知識主導型モデル (Knowledge-Driven Model) は、アイデアの産出量をアイデアの蓄積、人的資本 (研究開発要員)、アイデア発見率を乗じたものとして、(9) 式で示される。

$$\dot{A} = \delta H_A A \dots\dots\dots (9)$$

\dot{A} ：アイデアの生産量， H_A ：人的資本 (研究開発要員)， A ：アイデアの蓄積， δ ：アイデア発見率

知識主導型モデルでは、2 国間で貿易は行われるが、知識の移転がない場合、各国とも相手国の差別化された資本財を輸入することでアイデアの蓄積 A が増加するために、アイデアの生産量の水準を上げることは影響を及ぼすが、長期的な成長率には影響を及ぼさない。同モデルで、2 国間で貿易も知識の移転も行われる場合、アイデアの生産に従事する人的資本 (研究開発要員) H_A の価値が高まり、研究開発要員数が増加するので、アイデアの生産量が高まる。これはアイデアの生産量の水準を上げることに影響を及ぼすだけでなく、長期的な成長率を向上させる。Rivera-Batiz and Romer (1991) は、アイデアの生産量と 1 国の産出量の間に正の関係を想定しているので、知識主導型モデルにおいて 2 国間で貿易も知識の移転も行われる場合は、1 国の産出量の成長率も高まることになる。

研究開発部門型モデル (Lab Equipment Model) は、アイデアの生産量を技術水準、人的資本 (研究開発要員)、非熟練労働、資本財を乗じたものとして、(10) 式で示される。

$$\dot{A} = BH_A^\alpha L_A^\beta \int_0^A x_A(i)^{1-\alpha-\beta} di \dots \dots \dots (10)$$

\dot{A} : アイデアの生産量, B : 技術進歩, H_A : 人的資本, L_A : 非熟練労働, $x_A(i)$: 資本財,

A : 最近、発明された財

このモデルが知識主導型モデルと異なるのは、アイデアの蓄積それ自体や知識の移転がアイデアの生産量、さらには1国の産出量の長期的な成長に影響を及ぼさないことである。このモデルで長期的な成長効果を与えるのは、2国間での貿易だけである。

③ Grossman and Helpman (1991)

Grossman and Helpman (1991) は、イノベーションと経済成長について理論モデルで説明することを試みているが、著者は1国のイノベーション率を向上させる要因として貿易による経済統合と知識の普及に注目している。

知識の普及がなく、生産物市場が分割されている、つまり貿易が行われていない自給自足経済の場合と、2国間で生産物市場が分割されていて、貿易が行われないという条件は同じだが、情報伝達チャンネルが開かれていて知識の普及がある場合を比較する。前者は(11)式で、後者は(12)式で示される。

$$g = (1-\alpha) \frac{L}{a} - \alpha \rho \dots \dots \dots (11)$$

g : 国のイノベーション率, α : 賃金/価格, a : 代表的企業の価値×以前に開発された製品の頻度(個数) / 賃金, L : 労働, ρ : 主観的割引率 (= 利子率)

$$g = (1-\alpha) \frac{L^A + \phi L^B}{a} - \alpha \rho; (0 < \phi < 1) \dots \dots \dots (12)$$

g : A国のイノベーション率, α : A国の賃金/A国の価格,

a : A国の代表的企業の価値×A国で以前に開発された製品の頻度(個数) / A国の賃金,

L^A : A国の労働, L^B : B国の労働, ρ : 主観的割引率 (= 利子率), ϕ : 研究開発の重複度合い

(12) 式のパラメーター ϕ は研究開発の重複度合いを示している。 ϕ が1より低くなるほど、2国間で研究開発の重複度合いが高くなる。(11) 式と(12) 式を比較すると、(12) 式は ϕL^B が含まれるので、後者の方が1国のイノベーション率を向上させる。Grossman and Helpman (1991) では、1国のイノベーション率と1国の産出量の成長率の関係を示したモデルは、正の関係を想定しているので、後者の方が1国の産出量の成長率も高いと言える。

さらに、2国が要素賦存量の類似した国であることを想定して、2国間で知識の普及があり、貿易が行われる場合は、(13) 式で示される。

$$g = (1 - \alpha) \frac{L^A + L^B}{a} - \alpha \rho; (\varphi = 1) \dots \dots \dots (13)$$

g : A国のイノベーション率, α : A国の賃金/A国の価格,

a : A国の代表的企業の価値×A国で以前に開発された製品の頻度(個数) / A国の賃金,

L^A : A国の労働, L^B : B国の労働, ρ : 主観的割引率(=利子率), φ : 研究開発の重複度合い

(13) 式と(12) 式を比較すると、(13) 式の L^B は $\varphi=1$ であることを示している。これは貿易が行われて技術革新者間の競争が激しくなり、技術革新者達が利潤を求めて研究開発の差別化を行った結果、2 国間で研究開発の重複がなくなったと仮定している。従って、(13) 式の方が、1 国のイノベーション率と1 国の産出量の成長率が高いと言える。

Grossman and Helpman (1991) では上記と異なる条件でも分析を行っている。2 国が均等でないイノベーションのもとで貿易が行われる場合、規模が大きな国はイノベーション率が自給自足経済のときと同様であり、規模の小さい国はイノベーション率が自給自足経済のときより低下することを示し、さらに、要素賦存量の類似していない2 国において知識の普及と貿易が行われる場合、人的資本に恵まれた国はイノベーション率が低下し、相対的に人的資本に恵まれていない国は、イノベーション率が低下しないことを示した。

④ Baldwin and Forslid (2000)

Baldwin and Forslid (2000) では、貿易による経済統合と経済成長の関係をトービン (Tobin) の q を用いて分析した。¹⁵⁾ この研究では、イノベーション部門、投資財生産部門、教育部門から構成される I 部門と金融機関の活動をモデルに含めている。¹⁶⁾ Baldwin and Forslid (2000) では、 I 部門において不完全競争市場を仮定しているので、貿易自由化によって研究開発部門の競争が高まると、限界費用に対する価格のマークアップが低下する。Baldwin and Forslid (2000) は、このマークアップの低下が資本の均衡価格の低下につながり、1 国のトービンの q を上昇させて、投資と長期的な成長を高める傾向があると主張する。これをボルドウィン＝フォースリド・モデルで確認する。 I 部門を組み込んでトービンの q を求めたのが(14) 式であり、(14) 式を説明する上で重要なパラメーター Γ を(15) 式で示した。

$$q = \frac{J}{\mu_I F} = \frac{(L - g/2)(2 - 1/[m_I(1 + \rho/g)])}{(\sigma - 1)(\rho + g)(1 + \Gamma)} \dots \dots \dots (14)$$

q : トービンの q , μ_I : I 部門の限界費用に対する価格のマークアップ, F : 資本の限界費用,

J : 資本の市場価値, σ : 消費支出/資本の総利潤, ρ : 主観的割引率(=利子率), g : 資本の成長率, L : 労働, m_I : I 部門に従事する企業の数

$$\Gamma = \frac{P_k^*}{F} \left(1 - \frac{s_I^*}{\varepsilon} \right); \frac{1}{\varepsilon} \equiv \frac{g}{\rho + g} \dots \dots \dots (15)$$

F : 資本の限界費用, P_k^* : 輸出市場における資本の価格(=取り換え費用),

s_I^* : 海外での I 部門の雇用/国内での I 部門の雇用, ρ : 主観的割引率(=利子率), g : 資本の成長率

2 国の資本財市場が貿易によって統合されず、資本の限界費用に対して海外での資本の価格（＝取り換え費用）が上回る $\Gamma > 1$ のとき、資本財を扱う企業のシェアは、輸出市場よりも自国市場の方が高まる。このときトービンの q が減少する。それに対して、2 国の資本財市場が貿易によって統合されて、資本の限界費用に対して海外での資本の価格（取り換え費用）が下回る $\Gamma \leq 1$ のとき、資本財を扱う企業のシェアは、自国市場よりも輸出市場の方が高まる。このときトービンの q が増加する。このモデルは、貿易による経済統合とトービンの q の関係を明らかにしたと言える。

これまで、経済的地域連携と経済成長の関係を説明するのに適用あるいは応用できる 4 つの研究について検討してきた。これらの研究は、不完全競争下における規模の経済性、アイデアを生み出す研究開発部門、資本財生産企業などをモデルに組み込むことによって、経済統合による市場規模の拡大と知識の移転及び普及が、1 国における技術進歩（＝イノベーション）を促進し、1 国の経済に影響を及ぼすという関係を示唆してきた。それと同時に、経済的地域連携は、経済統合による市場規模の拡大と知識の移転及び普及を促進するため、この制度が 1 国の技術進歩や経済成長に対して重要な役割を果たすこともこれらの研究は示唆したと言える。本節以降の議論において内生的成長モデルから得られた知見を活かしていく。

第 4 節では、内生的成長モデルの 1 つであるボルドウィン・モデル（Baldwin, 1989）を用いて実証分析を行う。さらに、第 5 節では、AFTA に対して多国籍企業が対応することで、どのようにして市場規模が拡大し、技術進歩の源泉である知識が投資受入国に導入されたのかを事例を用いて検討し、第 6 節では、市場規模の拡大と知識導入の担い手である多国籍企業を自国に誘致するために政府はどのような点を考慮に入れる必要があるのかを議論する。

4. 内生的成長モデルに基づく実証分析

前節で検討した経済的地域連携と経済成長の関係を説明するのに適用あるいは応用できる 4 つの研究のうち、Baldwin (1989) のモデルを使って、AFTA の 1 国の経済成長に対する影響について実証分析を行う。¹⁷⁾ 前節で提示した (8) 式のうち実証分析に関係ある部分だけをここで提示する。

$$(1+g) = (1-d+sAL^{1-a})(1+n) \dots\dots\dots (8)$$

g : 産出量の成長率, d : 資本減耗率, A : 技術進歩, L : 労働, n : 労働の成長率, s : 貯蓄率,
 $1-a$: 労働分配率

(8) 式の全要素生産性を含む項 sAL^{1-a} の値を AFTA 加盟国について求め、AFTA が経済成長にどの程度貢献したのか、さらに国ごとにどのような違いが見られるのかを分析する。分析対象は、AFTA 加盟国のうち最初から加盟していた 6 カ国のうちタイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンの 4 カ国である。シンガポールとブルネイを分析対象から外したのは、データ収集の制約

のためである。¹⁸⁾ 分析の期間は、1990 年から 2008 年の 18 年間である。

分析に用いたデータの出所および作成方法は以下の通りである。

産出量の成長率 g ：産出量のデータとして、UN (United Nations: 国際連合) の National Accounts Main Aggregate Database より各国の 1990 年と 2008 年の実質 GDP (1990 年を基準値としたドル表示) を使い、産出量の成長率として、1990 年から 2008 年までの期間における幾何平均の値を用いた。

資本減耗率 d ：台湾、香港などアジア諸国の全要素生産性について分析した Young (1993) に基づき、資本減耗率を 10% と仮定した。

労働の成長率 n ：労働のデータとして、ILO (International Labor Organization: 国際労働機関) の LABORSTA Internet より各国の 1990 年と 2008 年の労働者数を使い、労働の成長率として、1990 年から 2008 年までの期間における幾何平均の値を用いた。

労働分配率 $1-a$ ：『データブック国際労働比較』(独立行政法人・労働政策研究・研修機構) 各年版に掲載されたタイとフィリピンの労働分配率のデータを利用した。データが入手できる 1990 年、1993 年～1995 年、2000 年～2005 年における 1 カ年の平均値は、0.34 (タイの 1 カ年平均値が 0.39、フィリピンの 1 カ年平均値が 0.29) であり、これを各国の分析に使用する。この値は、Baldwin (1989) と岩田 (1998) が用いた Romer (1987) の 0.32 と同じ水準の値である。

分析結果は、表 4-1 で示されている。全要素生産性を含む sAL^{1-a} の値は、経済的地域連携によって貿易を自由化した結果、企業間競争が活発に行われ、技術進歩が高まったと捉えることができる。AFTA 加盟の 4 カ国においてこの値を見ると、いずれの国も実質 GDP の成長率に対する寄与度が 10% を越えているので、AFTA が 4 カ国の技術進歩の向上にある程度の貢献をしたと言える。さらに、AFTA 加盟の 4 カ国間を比較した場合、 sAL^{1-a} の値は国ごとに格差が見られ、マレーシアが最も高く、次にタイ、インドネシアの順番で高く、フィリピンが最も低いという結果になった。これは AFTA の効果が各国に均等に与えられるのではなく、不均等に与えられることを示唆している。

表4-1 ASEAN5カ国に対するAFTAの効果分析の結果

(単位：実質GDP100万ドル、労働者数1000人)

国	タイ	マレーシア	インドネシア	フィリピン
実質GDP(1990年)	85,360	45,715	125,720	44,311
実質GDP(2008年)	195,875	134,640	284,758	88,051
実質GDPの成長率	0.0472	0.0618	0.0465	0.0389
労働者数(1990年)	30,842	6,685	75,851	22,532
労働者数(2008年)	37,122	10660	102,553	34,089
労働の成長率	0.0035	0.0089	0.0057	0.0079
sAL^{1-a}	0.1436	0.1525	0.1405	0.1308
sAL^{1-a} の寄与度	0.1371	0.1436	0.1343	0.1259

注) 実質 GDP は、1990 年を基準値としたドル表示

5. AFTAに対する多国籍企業の動き

第3節では、経済的地域連携と経済成長の関係を説明するのに適用あるいは応用できる内生的成長モデルを検討し、これらのモデルは、経済的地域連携が域内国間における貿易量の拡大と知識の移転及び普及を行えるとき、1国の技術進歩と経済成長に影響を及ぼすことを示唆した。さらに、第4節では、内生的成長モデルに基づく実証分析を試みて、経済的地域連携の1つであるAFTAが加盟国の1国の技術進歩と経済成長に貢献することが示された。そしてAFTAの効果をどの程度受けたかについては、国ごとに格差があることも示された。

AFTAに参加するASEAN諸国が、自国企業による貿易量の拡大、さらに自国企業の保有する知識とその移転及び普及だけによって、1国の技術進歩と経済成長に対してこれほどの成果を出すことは困難であろう。ASEAN諸国にとって、日米欧などの多国籍企業による現地国への投資とそこでの事業活動がASEAN諸国の貿易量の拡大と知識獲得の重要な鍵となる。AFTAは、多国籍企業の動きを方向づける役割を担ったのではないかと考えられる。また、AFTAの効果が国ごとに格差があったことも多国籍企業の動きと関係があると考えられる。

本節では、AFTAの形成に対して多国籍企業がどのような動きをしたのか、多国籍企業の動きが投資受入国にどのような影響を及ぼしたのかについて具体的なイメージを掴むために、日本の自動車部品メーカーであるデンソーの事例を検討する。¹⁹⁾

1980年代ごろASEAN諸国では、国民所得の向上に伴い自動車の購買力を持つ層が多くなり、各国で自動車市場が形成されつつあった。当時、ASEAN諸国のなかでも、タイ、マレーシア、インドネシアは、工業化の重点産業として自動車産業の育成に力を入れてきた。²⁰⁾ これらの国は、日本などの自動車完成車メーカーに対し租税面などで優遇措置を提示してその誘致を図り、現地資本企業との合弁事業を奨励してきた。日本などの完成車メーカーと現地資本企業の合弁事業は、製品の現地化を進めていき、マレーシアやインドネシアでは、現地国ブランドの「国民車」の開発・生産を行ってきた。

他方、完成車メーカーもASEAN諸国を将来性の高い市場として注目していた。ただし、ASEAN諸国における自動車販売台数の推移をみると、現状において1国ごとの市場規模は大きくない。²¹⁾ それゆえ、AFTAが形成されて、国境の垣根が取り払われると、完成車メーカーにとってAFTA加盟国は、近隣諸国への輸出拠点としての魅力が高まる。

完成車メーカーを顧客とする自動車部品メーカーにとって、ASEAN諸国における完成車メーカーの動向の影響を受ける。日本の部品メーカーは、1980年代ごろASEAN諸国に活発に投資を行い、現地で事業活動を行ってきた。ASEAN諸国が完成車メーカーにローカルコンテンツ要求（原産地規制）をしたため、完成車メーカーが取引先の部品メーカーに海外投資を要請したことが、部品メーカーによるASEAN諸国での海外投資が増大した大きな要因の1つである。

トヨタ系列の部品メーカーと言われるデンソーは、トヨタのASEAN諸国進出に伴う部品の需要に対応して、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンに直接投資を行い現地で事業活動を行った。しかし、1国ごとの市場規模が大きくなり、現地生産を行うことで十分に採算に見合

うものではなかった。²²⁾ こういう状況下で、AFTA の形成によって域内国生産の部品は、ローカルコンテンツの基準で現地国製品として扱われ、各国の関税率の低減により、AFTA に参加した ASEAN 諸国を 1 つの大規模な市場として捉えることが可能になった。

デンソーは、AFTA の形成を受けて、90 年代の前半には、タイ、マレーシア、インドネシアの海外子会社の生産品目数を削減して、各子会社には一部の生産品目に特化させることで、各子会社に AFTA 域内分業における差別的な役割を与えていった。さらに、デンソーは、いち早く、AFTA の取り組みの 1 つである AICO に反応し、ASEAN 諸国から AICO の適用を受けて、AFTA 域内の海外子会社の再編に取り組んだ。2001 年には、スターターとオルタネーターは、タイに、スパークプラグとホーンは、インドネシアに生産移管が行われ、各子会社から AFTA 域内国への輸出が可能になった。²³⁾

こうした域内分業に取り組んだデンソーの 1 つの拠点であるタイを見てみる。タイは、ASEAN 諸国のなかで自動車産業が最も盛んな国の 1 つである。近年、市場規模は中国に及ばないがトヨタとホンダが現地で開発したアジアカーが販売され、ヒットするなどタイの販売台数は着実に伸びてきている。ピックアップトラックについては、タイ及び ASEAN 諸国内のみならず世界市場への輸出に向けた生産拠点として注目されている。

タイは、デンソーの ASEAN 域内拠点の中でも最重要拠点の 1 つである。1970 年代にタイでの現地国産化要求に対応しなければならないトヨタの要請に応える形で、デンソーは、1972 年、タイに進出しニッポンデンソー・タイランド（現、デンソー・タイランド）を設立した。その後 2002 年に、デンソーは、サイアム・デンソー・マニュファクチュアリングを設立し、トヨタ製ピックアップトラックの世界戦略車「IMV」用の燃料噴射の基幹部品「コモンレール・システム」を生産してきた。

デンソーは、タイにおいてトヨタ生産システムの移転を行っている。²⁴⁾ 移転の際、日本のそれをそのまま適用するのではなく、タイの事情に適合させている。さらに、タイ独自の「段ボールシミュレーション」は、工場の廃棄物となる段ボールと角材を利用した生産の実習方法で、この方法によって工場の効率性を高める施策が提案されてきた。²⁵⁾ タイのデンソーは、こうした工夫を積み重ねて、工場のコストダウンを図ってきた。

またデンソーは、現地での「ものづくり」に貢献できる人材の育成にも力を入れている。デンソーは、例えば、定年前後で退職した日本人技術者にタイ人を指導させる「シニア・オーバーシーズ・サポーターズ」を始め、2005 年には、「デンソー・トレーニング・アカデミー・タイランド」という技術者育成のトレーニングセンターの設立、タイ政府や日系企業と共同の人材育成事業など様々な取り組みを行ってきた。²⁶⁾

次に、デンソーの ASEAN 域内の 5 拠点における海外子会社の概要と従業員の増減の傾向を見定める（表 5-1、表 5-2）。海外子会社における従業員数は、海外子会社がどの程度の経営資源を保有しているかを測定できる変数と考えられる。²⁷⁾ 2008 年現在、タイの拠点は、統括機能が中心のシンガポールを除いて生産を行う他の拠点と比較すると、経営資源の面（海外子会社数 5 社、従業員数 5,853 名）で他の拠点を圧倒している。タイの拠点は、2002 年にサイアム・デンソー・マニュファクチュアリングを設立して以降、経営資源の面で他の拠点を引き離していくことが分かる。

表5-1 ASEAN 5 カ国におけるデンソーの海外子会社

国	海外子会社	事業 (2008年現在)									
タイ	Denso Thailand	T1	自動車用電装品及びエアコン、プラグの製販								設立 (また操業) 年月日
	Denso Tool & Die(Thailand)	T2	金型、治工具の製販								1974年2月設立
	Denso Thailand Sales	T3	各種電装品、カーケラーの販売・サービス								1988年3月操業
	Siam Denso Manufacturing	T4	コモンレール燃料噴射システムの製造								1973年9月設立
	Denso International (Thailand)	T5	タイ国内営業機能・コーポレートサービス機能								2002年2月設立
	Denso International (Asia)	T6	豪亜地域統括(企画・情報システム人事)、自動車部品の研究開発								2003年4月操業
マレーシア	Denso Capital	M1	自動車用エアコンの製販								2007年2月設立
	Denso (Malaysia)	M2	自動車用電装品の製販								1983年11月操業
インドネシア	P.T.Denso Indonesia	I1	自動車用電装品、ラジエーター、エアコン、プラグ、フィルターの製販								1983年7月操業
	P.T.Denso Sales Indonesia	I2	カーエアコン、コンプレッサー、パナエエアコン、ラジエーター、プラグ販売サービス								1978年1月操業
フィリピン	Philippine Auto Component	P	メーター・カーエアコンの製造								2004年11月設立
シンガポール	Denso Int'l Singapore	S1	相互補完推進、市販製品製販、部品・部品の現地調達								1995年3月設立
	Denso International Asia	S2	持ち株会社、ASEAN・台湾現法への資金援助・為替管理支援								1985年7月操業
											1999年1月操業

注) 東洋経済新報社『海外進出企業総覧』各年版より 著者作成

* は、シンガポールのDenso International Asiaの出資

表5-2 ASEAN諸国におけるデンソーの海外子会社の従業員数の推移

(単位: 人)

年	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
海外子会社																			
T1	505	505	680	828	820	820	1162	1258	1202	1048	1276	1309	1563	1328	2321	3242	2567	2847	2906
T2	73	73	70	124	124	124	130	142	15	121	116	112	117	116	119	127	135	137	138
T3	48	48	70	90	94	94	115												
T4																			
T5													3	92	775	1737	2111	2307	2517
T6														236	304	329	294	272	285
M1	148	148	220	264	321	321												?	7
M2	164	164	230	300	321	321	1049	1231	1311	1115	1161	1290	1244	1215	1234	1364	1308	1259	1205
I1	485	485	600	667	760	760	1051	1199	1449	1187	1419	1713	1691	1737	1786	2001	1688	1675	1666
I2																107	92	96	97
P							5	103	118	142	174	221	319	405	399	475	745	801	934
S1								13	15	19	26	25	30	30	32	35	29	36	
S2										19	?	7	30	41	42	36	34	26	77

注) 東洋経済新報社『海外進出企業総覧』各年版より 著者作成

年は、『海外進出企業総覧』各年版の調査年

M1 は1996 年以降、T3 は1997 年以降、S1 は2007 年以降記載なし。これは、合併や清算などの理由が考えられる。

S1 とS2 は従業員が兼務しているという記述があった。

P の1995 年に180 人という記載があったがこれは計画段階の数字を記載したと考えられるので削除した。

タイの拠点と最も対照的な動向を示しているのがフィリピンの拠点である。フィリピンの拠点は、マルコス政権の崩壊に伴う政情不安などの理由で撤退し、1996年に再び、進出した。それゆえ、他の拠点に比べて子会社の成長の歩みは遅く、2008年現在でフィリピン・オート・コンポーネントの従業員数が1,000人近くまでになった程度である。拠点における経営資源の保有の程度でタイとの間に大きな格差があることが分かる。

6. 議論

本研究は、AFTA という経済的地域連携が加盟国の経済成長にどのような影響を及ぼすのかを分析し、AFTA に対する多国籍企業の動きを検討してきた。

これまでの議論を整理すると、内生的成長モデルに基づく実証分析では、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンの4カ国とも AFTA が1国の技術進歩と経済成長に貢献していることが示されたが、国によって AFTA から得られる効果に格差があることも示された。例えば、タイとフィリピンを比べるとタイの方が AFTA の効果が高いことが分かる。

さらに、1990年代から2000年代において日本の自動車部品メーカーのデンソーによる ASEAN 諸国での海外投資と事業活動を見ると、デンソーは、フィリピンに比べてタイに重点を置いてきたことが分かる。これは、デンソーという1つの企業の事例にすぎないが、他の日本の自動車部品メーカーも同様の動きをしてきたと考えられる。²⁸⁾

内生的成長モデルは、1国の研究開発力や技術力を反映する知識の重要性を指摘しているが、シンガポールを除く ASEAN 諸国では日米欧の多国籍企業に匹敵する経営資源を持つ企業がほとんどないために、知識の獲得については、日米欧などの多国籍企業の対内投資に頼らざるを得ない。従って、多くの ASEAN 諸国にとっては、AFTA を締結した後、いかに自国に多国籍企業の対内投資を引き付けるかが課題となる。そのために自国を多国籍企業の事業活動の場として魅力的にすることが重要であろう。

この議論をする際に、クラスターという概念が有効である。例えば、ポーター (Porter) は、要素条件、需要条件、関連産業・支援産業、企業戦略・競争環境の4つの要因が相互作用することが国の競争力を高めるとし、これに「競争優位のダイヤモンド」という名称をつけて、独自のクラスター論を展開した(図6-1)。²⁹⁾ クラスターが企業の立地を引き付けるのは、企業がクラスター内で事業活動をすることで、イノベーションの発生と生産性の向上などクラスターによる正の外部効果が得られるからである。多国籍企業を自国に誘致したい国は、クラスターを強化する政策を検討する必要がある。³⁰⁾

クラスターを強化する政策として、まず第1に、要素条件を充実させることが重要である。多国籍企業が海外進出する目的の1つに安価な労働力が挙げられるかもしれないが、多国籍企業は、国に安価な労働力があるだけで現地に進出しているわけではない。本国に近い品質水準の製品を生産できる人的資源の費用が相対的に安価で済む場合、多国籍企業にとって魅力的な投資先になる。

熟練した人材を育成するために、管理者、研究者、技術者、労働者など様々なレベルの教育に

において、技術力があり経営の知識が豊富な外資系企業とタイアップしたり、海外の人材育成に積極的な外国政府の支援を受けることが必要であろう。外国政府の支援については、例えば、日本の AOTS (The Association for Overseas Technical Scholarship : 財団法人海外技術者研修協会) における生産管理者を対象にした日本での研修は、日本のものづくりの現場を実際に体験しながら学習できるので有効的であろう。³¹⁾

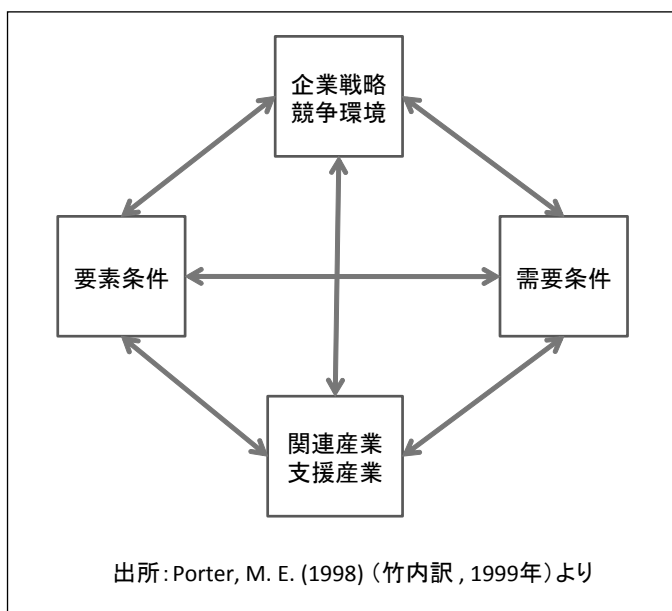


図6-1 競争優位のダイヤモンド

第2に、関連産業・支援産業を集積させて力を発揮させる必要がある。例えば、ASEAN 諸国のなかで、他の国に比べてフィリピンを事業拠点として重視しない日本企業が少なくないが、そうした企業は、フィリピンの関連産業・支援産業の弱さを敬遠している面がある。³²⁾ 関連産業・支援産業の集積は、クラスターが正の外部効果を発揮する上で鍵となる要因なので、これらの対策は最も重要なことの1つである。

関連産業・支援産業を充実させるには、関連産業・支援産業へ補助金を支給する政策を実施したり、クラスター内の企業・大学・政府における個別の活動をコーディネートする仕組みを導入することが必要である。³³⁾ 例えば、マレーシア政府、マレーシアの銀行、日本企業が技術及び資金面で協力して現地のベンダー企業(中小規模の部品メーカー)を育成したマレーシアのベンダー育成プログラムはこうした試みの成功事例と言える。³⁴⁾

第3に需要条件については、製品のイノベーションにつながる先進的なリード・ユーザーとなる顧客が自国にいない場合は、海外にそれを求める必要があるだろう。ASEAN 諸国がリード・ユーザーのいる国と個別に FTA を締結することで、貿易量の増大による市場規模の拡大だけでなく、リード・ユーザーからの自国製品に対する評価を受けることが期待できる。自国で事業活動

を行う企業がリード・ユーザーの評価に対応することで、自国のイノベーションが促進されるだろう。

2002年にシンガポールと日本の FTA が発効されたが、政治的な理由で農業保護が続く日本では、国土が狭く農業が主力産業ではないシンガポールとは FTA が締結しやすい。³⁵⁾ 対照的に、農産物輸出国である他の ASEAN 諸国と日本が FTA を締結することは難しいだろう。ただ、そうした状況であっても、相手国の貿易制限的条件を受け入れて FTA を締結することで、先進的なリード・ユーザーを獲得できるという面がある。

第4に、企業戦略・競争環境がよいことが挙げられる。そのために政策の継続不安定性や政情不安などの政治リスクを削減することが必要である。³⁶⁾ 法人税の低減や非関税障壁の削減は、企業戦略・競争環境をよくするために貢献するが、こうした対内投資を誘致する政策を採用しても、政治リスクの高い国では、誘致政策の効果を多く期待できないだろう。多国籍企業にとって政治リスクの高い国は、関係特殊的資産の問題が発生するために投資先としての魅力が低減するのである。³⁷⁾

実際に、各国政府が、政策や法律を頻繁に変更することなく首尾一貫した継続性のあるものにし、政策や法律の面で多国籍企業と現地資本企業を公平に扱うことは、政治リスクを削減する上で重要である。さらに、政治リスクとは、多国籍企業がどの程度、自国を事業活動の場として問題があると捉えているか、という認知の問題とみなすこともできる。政治リスクが認知の問題であれば、自国への投資が安全であることを多国籍企業に対して積極的に「広報」して、政治リスクが高いというマイナスの認知の程度を低くしていくことも必要である。

本節では、ポーターの競争優位のダイヤモンドに基づいて4つの要因を個別に強化するための政策的提言を行ってきた。クラスターを強化したい国は、まず第1段階の作業として、4つの要因をある程度まで充実させることが必要である。その次の段階の作業では、4つの要因の相互作用を意識して、4つの要因が互いに強化し合うように仕向けていくが必要になる。経済成長を高めたい国は、クラスターを強化することによって、多国籍企業の対内投資を引き付けて、知識導入を促進し、貿易の拡大を図ることができる。それが自国の経済成長へとつながることになるだろう。

7. 結論

本研究は、経済的地域連携が1国の技術進歩と経済成長にどのような影響を及ぼすかを AFTA のケースを使い、内生的成長モデルの知見を活用して分析してきた。内生的成長モデルの1つであるポルドウィン・モデルによる実証分析では、AFTA の効果を確認することができると共に、AFTA 加盟国間で AFTA から得られる効果に格差があることが確認できた。本研究では、国ごとに AFTA の効果の格差を生み出す要因の1つとして多国籍企業による海外投資と現地事業活動を指摘し、日本の自動車部品メーカーのデンソーによる AFTA 加盟国、特にタイでの直接投資と事業活動を検討し、最後に国が多国籍企業による対内投資を引き付けるための政策的提言を行った。

本研究は、経済的地域連携の1つである AFTA を対象とした分析なので、本研究の分析結果からの全ての経済的地域連携の取り組みに関する一般的な議論へと展開するのは自ずと限界がある。経済的地域連携についての一般的な議論を展開するには、本研究と同様の方法論で他の経済的地域連携についても分析する必要があるが、いくつかの経済的地域連携については、データの入手が困難なために分析ができない。一般的な議論を志向する場合、本研究とは別の方法論が必要になるだろう。

本研究の第1節でも触れたが、経済的地域連携の研究は、(1) 経済的地域連携が域内貿易に与える影響の分析、(2) 経済的地域連携の形成に対する近隣諸国の反応の分析、(3) 経済的地域連携が1国の経済に与える影響の分析の3つのタイプに分かれている。本研究では、(3) のタイプを扱ったが、今後は、AFTA のケースを使って他の(1)や(2)のタイプの研究も試みてみたい。

注

- 1) WTO の前身である GATT (General Agreement on Tariffs and Trade: 関税及び貿易に関する一般協定) が、IMF と並ぶ戦後の国際経済体制の推進機関として、1948 年に発足されて以降、自由貿易を促進する多角的取り組みが積極的に行われてきた。
- 2) 近隣諸国どうしが協力して行う経済的取り組みについては、協力のレベルに応じて自由貿易地域、関税同盟、共同市場、経済同盟など様々なものがあるが、これらを包括する用語として、本研究では、経済的地域連携を使用する。本研究の経済的地域連携の考え方については、洞口(2001)、洞口(2002)、伊藤(1996)、伊藤(2005)に基づいている。
- 3) 経済的地域連携に関する理論的研究および実証研究のレビューについては、洞口(2002)、徳永(1994)を参照。
- 4) (1) 経済的地域連携が域内貿易に与える影響の分析としては、例えば、Viner(1950)、Jacquemin and Sapir(1988)、Neven and Roller(1991)を参照。Viner(1950)は、この分野の代表的な古典的研究の1つで、関税同盟の経済効果について貿易創出効果と貿易転換効果という概念で説明した。Jacquemin and Sapir(1988)と Neven and Roller(1991)は、域内貿易の促進にプラスの影響を与える要因とマイナスの影響を与える要因を分析した。(2) 経済的地域連携の形成に対する近隣諸国の反応の分析としては、例えば、Sapir(2001)を参照。Sapir(2001)は、EC が単一市場計画を推進して域内統合を図ろうとすることで、EC 以外の近隣諸国が次々に EC に参加を希望する「ドミノ効果」を示した。(3) 経済的地域連携が1国の経済に与える影響の分析としては、例えば、後藤・入江・曾山・通商産業省編(1990)、Roland-Horst, Reinert and Shiells(1992)、永田(1993)、マックリアリー(1994)、岩田(1998)、川崎(1999)を参照。後藤他(1990)、永田(1993)、マックリアリー(1994)、岩田(1998)は、マクロ経済モデルを、Roland-Horst, Reinert and Shiells(1992)、川崎(1999)は、応用一般均衡モデルを構築して実証研究を行った。(1)と(2)のタイプの研究の最近の成果としては、遠藤(2005)を参照。
- 5) 経済的地域連携に対する多国籍企業の動きを分析した研究・レポートとしては、洞口(2001)、洞口(2002)、洞口(2003)、若松・野村・五味(2001)、荻込(2001)を参照。
- 6) AFTA についての主な記述は、青木編(2001)、木村・鈴木編(2003)、浦田・日本経済研究センター編(2004)、伊藤・財務省財務総合政策研究所編(2004)、馬田・木村編(2008)を参考にした。

- 7) AFTA の関税低減目標や期日については、青木編 (2001) を参照。
- 8) AICO とそれがどのように利用されたかについては、若松・野村・五味 (2001)、日本経済新聞 1999 年 1 月 4 日「ASEAN 特惠関税制度 企業の利用増加」を参照。ジェトロ通商弘報 2008 年 10 月 15 日 (<http://www.jetro.go.jp/biznews/asia/>) によると、今日では、各国の関税削減が前倒しされたため、AICO の申請件数が少なくなってきたという指摘がある。
- 9) ASEAN 経済共同体についての詳細は、石川 (2008) を参照。
- 10) 例えば、AFTA 加盟国と中国の FTA についての詳細は、菅原 (2006) を参照。
- 11) 1990 年から 2000 年初頭にかけての ASEAN 5 カ国の対内投資については、比較可能なデータを入手できなかった。
- 12) 以下で展開されるソロー・モデルとローマー・モデルについて議論は、Charles (1998) に基づいている。
- 13) 通常のコブ・ダグラス型関数では、資本の乗数に a を使い、労働の乗数に $1-a$ と置かれるが、ボルドウィン・モデルで用いた生産関数は、資本の乗数を $(a+b)=1$ と仮定し、労働の乗数を $1-a$ とすることで、経済統合によって規模の経済性が発生することを表している。
- 14) ボルドウィン・モデルの展開は、岩田 (1998) に基づいている。
- 15) トービンの q とは、資本の取り換え費用 (=限界費用) に対する資本の市場価値 (=限界収入) の比率である。トービンの q については、Tobin (1969) を参照。
- 16) I 部門のイノベーション部門、投資財生産部門、教育部門はそれぞれ、知識資本、物的資本、人的資本を生み出す。なお、金融機関を扱ったモデルの説明は、本節以降の議論で金融機関の役割について言及しないので省略した。
- 17) ボルドウィン・モデルを使って EU、NAFTA、AFTA の効果分析を行った先行研究として、岩田 (1998) がある。本研究と岩田 (1998) では、分析対象の国と分析期間、データの収集と作成方法が異なると考えられる。また岩田 (1998) の関心は、AFTA の加盟国全体への効果にあったと考えられる。本研究は、AFTA の加盟国全体への効果のみならず、AFTA の効果が国ごとに異なる点にも着目している。
- 18) ブルネイについては、本節の下記で示した実質 GDP と労働者数のデータを入手できなかったためである。他方で、シンガポールについては、同国の政府機関による労働者数の測定方法が分析期間中に変更したために LABORSTA Internet にその前後のデータを厳密に比較することができないと記載されていたからである。
- 19) デンソーの事例については、特に以下の文献を参考にして作成した。株式会社デンソー (2000)、津田 (2007)、日本経済新聞社編 (2005)、ジェトロセンサー (2004)、ジェトロセンサー (2006)、西田 (1998)。
- 20) タイ、マレーシア、インドネシアの政府が行ってきた、これまでの自動車産業の取り組みについては、タイは東 (2000)、マレーシアは鳥居 (1991)、インドネシアは佐藤 (1992) を参照。
- 21) 三菱総合研究所が作成したデータによると、1995 年における乗用車販売台数は、タイ 50 万台、インドネシア 30 万台、マレーシア 22 万台、フィリピン 7 万台であり、同時期の韓国 115 万台と比べて低い水準である。2004 年では、タイ 58 万台、インドネシア 41 万台、マレーシア 37 万台、フィリピン 3 万台と同時期の中国 232 万台、韓国 85 万台、インド 80 万台と比べると低い水準である。三菱総合研究所が作成したデータについては、土屋・大鹿・井上 (2006) を参照。
- 22) 津田 (2007) によれば、1970 年代ごろのタイの市場規模では、デンソーの製品を現地化しても採算がとることができず、デンソー幹部がトヨタの要請と自社の採算とのジレンマに苦悩したことがわかる。

- 23) 日本経済新聞 2005 年 6 月 6 日「デンソー、海外強化」によると、デンソーの ASEAN 域内調達率は 1996 年 31%、2003 年 65%で、2005 年の目標が 80%であった。この ASEAN 域内分業体制の構築によってデンソーの ASEAN 域内調達率が高まっていると考えられる。
- 24) 日本経済新聞 1990 年 1 月 11 日「アジアが新しい (3) QC 活動が盛んに一現地に生産性向上求める。」によれば、1990 年初頭には、すでにトヨタ生産システムの要である QC サークルが活発に活動していることが分かる。
- 25) 段ボールシミュレーションについては、津田 (2007)、日本経済新聞社編 (2005)、日本経済新聞 2004 年 9 月 1 日「IMV ルポ アジアを駆ける デンソーの秘策」を参照。
- 26) シニア・オーバーシーズ・サポーターズについては、日本経済新聞 1999 年 12 月 14 日「タイ日系企業現地化へ改革」を、トレーニングセンター及び、タイ政府と日系企業との人材育成事業については、津田 (2007) を参照。
- 27) 海外子会社の従業員数という変数によって、経営資源の保有の程度を測定する考え方については、高橋・竹之内 (2008) を参照。
- 28) 日系自動車電装部品メーカーの国際展開を分析した佐伯 (2008) によると、近年、アジア地域における日系の電装部品メーカーの進出先で法人設立数が一番多いのが中国で、2 番目がタイであることが分かる。
- 29) ポーターのクラスター論については、Porter (1987)、Porter (1998)、高橋・齊藤・朴 (2008) を参照。「競争優位のダイヤモンド」を構成する 4 つの要因のうち、要素条件は、熟練した人材、研究機関やベンチャーキャピタルの集積など競争優位の源泉となる生産要素、需要条件は、先進的な製品をつくるための鍵となる要求水準の高い顧客による圧力の存在、関連産業・支援産業は、国際的競争力を持つ関連産業（技術レベルで関係が深い他の産業）・支援産業（サプライヤー産業）の存在、企業戦略・競争環境は、特定の産業で投資を持続的に行えるように整備された事業環境及び国際的な競争力を持つ競合他社の存在である。
- 30) クラスタにおいて、イノベーションが生まれるのは、産業間・企業間でスピルオーバー効果が働くからであり、生産性を向上させることができるのは、支援産業や関連産業が自社から近い場所に存在したことによって取引費用が削減できるからである。こうしたイノベーションの発生や生産性の向上は、クラスターによって生み出された正の外部効果である。
- 31) AOTS については、同機関のホームページ (<http://www.aots.or.jp/>) を参照。
- 32) 『ジェトロ貿易投資白書』2008 年度版のフィリピンで、在アジア日系企業の経営実態調査の結果から、フィリピンでの経営上の課題として、中国や他の ASEAN 諸国に比べて関連産業・支援産業が充実していない点が指摘されていた。
- 33) 関連産業・支援産業を充実させるための補助金の支給や個別の活動のコーディネートについては、石倉・藤田・前田・金井・山崎 (2003) の各章を参照。
- 34) ベンダー育成プログラムについては、川辺 (1995) を参照。
- 35) シンガポールと日本の FTA については、例えば、伊藤 (2003) を参照。
- 36) 政治リスクの考え方については、Kobrin (1982) を参照。
- 37) 関係特殊的資産については、Besanko, Dranove and Shanley (2000) を参照。企業は海外投資をして、現地国に工場や研究所などを設立し、機械などの設備を導入する。一度、投資をしてしまうと現地国にある設備の多くは、現地国で事業活動をするときのみ有用な関係特殊的資産になる。関係特殊的資産は現地国にロックインされたものなので、政策変更や政変などの政治リスクが顕在化したとき、その程度に応じて、価値が低下したり、無になる可能性がある。当然、多国籍企業はこれらの事態を回避できる海外投資を愛好するだろう。

参考文献

- 青木健編著 (2001) 『AFTA (ASEAN 自由貿易地域) ASEAN 経済統合の実状と展望』, ジェトロ.
- 東茂樹 (2000) 「産業政策—経済構造の変化と政府・企業間関係」末廣昭・東茂樹編『タイの経済政策—制度・組織・アクター—』, 日本貿易振興会・アジア経済研究所.
- Baldwin, E. R. (1989) "The Growth Effect of 1992," *Economic Policy*, No.9, October, pp.247-281.
- Baldwin, E. R. and Forslid, R. (2000) "Trade Liberalisation and Endogenous Growth: A q-Theory Approach," *Journal of International Economics*, vol.50, No.2, pp.497-517.
- Besanko, D., Dranove, D. and Shanley, M. (2000) *Economics of Strategy*, 2ed, John Wiley & Sons, Inc. (奥村昭博・大林厚臣監訳 『戦略の経済学』, ダイアモンド社, 2002 年).
- Charles, I. J. (1998) *Introduction to Economic Growth*, W.W.Norton & Company, Inc. (香西泰監訳 『経済成長理論入門—新古典派から内生的成長論へ』, 日本経済新聞社, 1999 年.)
- 遠藤正寛 (2005) 『地域貿易協定の経済分析』, 東京大学出版会.
- Grossman, G. and Helpman, E. (1991) *Innovation and Growth in the World Economy*, MIT Press, Cambridge USA. (大住圭介監訳 『イノベーションと内生的経済成長』, 創文社, 1998 年.)
- 後藤文廣・入江一友・曾山明彦・通商産業省編 (1990) 『地域的経済統合の現状と展望』, 通商産業調査会.
- 洞口治夫 (2001) 「地域連携の政治経済学—地域主義の流行をどう説明するのか—」末廣昭・山影進編著『アジア政治経済論—アジアの中の日本をめざして』, 第Ⅱ部第7章, NTT 出版.
- 洞口治夫 (2002) 「日系多国籍企業の国際分業と AFTA」『グローバリズムと日本企業—組織としての多国籍企業』第5章, 東京大学出版会.
- 洞口治夫 (2003) 「地域統合と多国籍企業—EU 市場における自動車・電機電子・通信産業の動向—」『経営志林』第40号3巻.
- 石川幸一 (2008) 「ASEAN 経済共同体形成の課題」馬田啓一・木村福成編著『検証・東アジアの地域主義と日本』第9章, 文眞堂.
- 石倉洋子・藤田昌久・前田昇・金井一頼・山崎朗 (2003) 『日本の産業クラスター戦略—地域における競争優位の確立—』, 有斐閣.
- 伊藤元重 (1996) 『ゼミナール国際経済入門』(第2版), 日本経済新聞社.
- 伊藤元重 (2003) 『グローバル経済の本質—国境を越えるヒト・モノ・カネが経済を変える』, ダイアモンド社.
- 伊藤元重 (2005) 『ゼミナール国際経済入門』(第3版), 日本経済新聞社.
- 伊藤隆敏・財務省財務総合政策研究所編著 (2004) 『ASEAN の経済発展と日本』, 日本評論社.
- 岩田一政 (1998) 「リージョナリズムの光と影」鴨武彦・伊藤元重・石黒一憲編『リーディングス 国際政治経済システム2 相対化する国境』第13章, 有斐閣.
- Jacquemin, A. and Sapir, A. (1988) "International Trade and Integration of the European Community," *European Economic Journal*, Vol.32, pp.1439-1449.
- ジェトロセンサー (2004) 「ケーススタディー タイ デンソー・タイランド 低コスト世界一への挑戦」『ジェトロセンサー』5月号.
- ジェトロセンサー (2006) 「インタビュー 必要な人材は自ら育てる デンソー「ものづくり」は「人づくり」—世界一の品質・低コストを目指して」『ジェトロセンサー』10月号.
- 株式会社デンソー (2000) 『デンソー50年史』, 株式会社デンソー.
- 荻込俊二 (2001) 「AFTA の進展と日本企業に与える影響」富士総合研究所研究リポート, 富士総合研究所.
- 川辺信雄 (1995) 「マレーシアにおける裾野産業の育成の現状と問題点—ベンダー育成プログラムを中心に—」『早稲田商学』第362号.

- 川崎研一 (1999) 「APEC 貿易自由化の経済効果」『応用一般均衡モデルの基礎と応用』第 6 章, 日本評論社.
- 木村福成・鈴木厚編著 (2003) 『加速する東アジア FTA 現地リポートにみる経済統合の波』, ジェトロ.
- Kobrin, S. J. (1982) *Managing Political Risk Assessment : Strategic Response to Environmental Change*, University of California Press. (江夏健一監訳・安室憲一・中島潤・有澤孝義・藤沢武史訳『国際企業の政治リスク管理』, 東洋経済新報社, 1984 年).
- Lucas, R. E. (1988) "On the Mechanics of Economic Development," *Journal of Monetary Economics*, Vol.22, Issue.2, pp.3-42.
- マックリアリー, ロバート (1994) 「NAFTA モデル: マクロ経済の影響」大野幸一編著『経済統合と発展途上国—EC・NAFTA・東アジア—』第 4 部第 2 章, アジア経済研究所.
- 永田雅啓 (1993) 「自由貿易地域のマクロ経済分析」『国民経済』No.157.
- Neven, D. and Roller, L. (1991) "European Integration and Trade Flow," *European Economic Journal*, Vol.35, pp.1295-1309.
- 日本経済新聞社編 (2005) 『トヨタ式—孤高に挑む「変革の遺伝子」』, 日本経済新聞社.
- 西田光徳 (1998) 「アジア地域における海外生産技術力強化戦略—デンソーの多面的な取り組み—」『Business Research』11 月号.
- Porter, M. E. (1987) *The Competitive Advantage of Nations*, Harvard Business School Press. (土岐坤・中辻萬治・小野寺武夫・戸成富美子訳『国の競争優位』ダイヤモンド社, 1992 年).
- Porter, M. E. (1998) *On Competition*, Harvard Business School Press. (竹内弘高訳『競争戦略論 II』ダイヤモンド社, 1999 年).
- Roland-Horst, D., Reinert, K. A. and Shiells, C. R. (1992) "North American Trade Liberalization and the Role of Nontariff Barriers," Mills College.
- Romer, P. M. (1986) "Increasing Returns and Long-Run Growth," *Journal of Political Economy*, Vol.95, No.5, pp.1002-37.
- Romer, P. M. (1987) "Growth Based on Increasing Returns to Scale Due to Specialization," *American Economic Review*, Vol.77, No.2, pp.56-62.
- Romer, P. M. (1990) "Endogenous Technological Change," *Journal of Political Economy*, Vol.98, No.5, pp.S71-S102.
- Rivera-Batiz, L. A and Romer, P. M (1991) "Economic Integration and Endogenous Growth," *The Quarterly Journal of Economics*, Vol.107, No.2, pp.531-555.
- 佐伯靖雄 (2008) 「日系自動車電装部品メーカーの国際展開—北米・欧州・東アジアの海外現地法人分析—」『立命館国際地域研究』第 27 号.
- 佐藤百合 (1992) 「自動車産業」三平則夫・佐藤百合編『インドネシアの工業化 フルセット主義工業化の行方』第 V 章第 3 節, アジア経済研究所.
- Sapir, A (2001) "Domino Effect in Western European Regional Trade, 1960-1992," *European Journal of Political Economy*, 17, pp.355-376.
- Solow, R. M. (1956) "A Contribution to the Theory of Economic Growth," *Quarterly Journal of Economics*, Vol.70, No.1, pp.65-95.
- Solow, R. M. (1957) "Technical Change and the Aggregate Production Function," *Review of Economics and Statistics*, Vol.39, No.3, pp.312-320.
- 菅原淳一 (2006) 「開始後 1 年の ASEAN—中国 FTA (ACFTA)—ACFTA の効果と我が国企業による活用—」『みずほレポート』8 月号, みずほ総合研究所.
- 高橋意智郎・竹之内秀行 (2008) 「多国籍企業の海外子会社による役割変化—日本子会社と中国子会社の関係—」『日本貿易学会年報』第 45 号.

- 高橋意智郎・齊藤泰浩・朴熙成（2008）「グローバル競争戦略—ポーター」江夏健一・長谷川信次・長谷川礼編『国際ビジネス理論』，中央経済社．
- Tobin, J. (1969) "A General Equilibrium Approach to Monetary Theory," *Journal of Money, Credit and Banking*, Vol.1, No.1, pp.15-29.
- 徳永澄憲（1994）「地域統合に関する経済分析のサーベイ」大野幸一編『経済統合と発展途上国—EC・NAFTA・東アジア—』第1部第2章，アジア経済研究所．
- 鳥居高（1991）「自動車産業—プロトン社とプミプトラ政策—」堀井健三編（1991）『マレーシアの工業化 多民族国家と工業化の展開』第V章第3節，アジア経済研究所．
- 土屋勉男・大鹿隆・井上隆一郎（2004）『アジア自動車産業の実力』，ダイヤモンド社．
- 津田一孝（2007）『世界ヘーデンソーの海外展開』，中部経済新聞社．
- 馬田啓一・木村福成編著（2008）『検証・東アジアの地域主義と日本』，文眞堂．
- 浦田秀次郎・日本経済研究センター編（2004）『アジア FTA の時代』，日本経済新聞社．
- Viner, J. (1950) *The Custom Union Issue*, Carnegie Endowment for International Peace.
- 若松勇・野村敏郎・五味紀男（2001）「AFTA, AICO を巡る日本企業の対応」，青木健編著『AFTA（ASEAN 自由貿易地域）ASEAN 経済統合の実状と展望』第5章，ジェトロ．
- 若松勇（2004）「ASEAN の FTA と原産地規制」，日本貿易振興機構（ジェトロ）海外調査部．
- Young, A. (1993) "Lessons from the East Asian NICs : a Contrarian view", *NBER Working Paper* no.4482.